

CLEVERs bemærkninger til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love.

København den 3. maj 2017

Skatteministeriet har den 26. april 2017 sendt udkast til høringssvar på forslag til 'Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love'. Hermed fremsendes CLEVERs bemærkninger til loven.

Ud over nedenstående bemærkninger, henviser CLEVER til Dansk Elbil Alliances høringssvar, som vi støtter op om.

Overordnet kommentarer

CLEVER ser positivt på ændringer i elbilaftalen, og ser blandt batterifradrag som en god løsning for at bestemme afgiften for elbiler. Efter indfasningen på afgifter på elbiler blev påbegyndt i 2016 er salget af elbiler gået i stå, og CLEVER kvitterer for at få lavet ændringer i aftalen på baggrund af denne konsekvens.

Elbilmarkedet

Talrige undersøgelser om elbiler og primære barrierer for at investere i elbiler peger entydigt på, at de største barrierer for elbilers udbredelse er pris og rækkevidde. Med de nye rammer for elbilaftalen gøres der noget ved prisen med fastfrysningen af afgiften og bundfradrag og fradrag for batterikapacitet. CLEVER ser det som et vigtigt skridt for at hjælpe ny teknologi på vej i et værdibaseret afgiftssystem.

Rækkevidden på elbiler er også en stor barriere. Med den teknologiske udvikling kommer der større batterier i elbilerne. Men det mindsker ikke rækkevidde som barriere alene. Den længere rækkevidde på selve bilerne vil nærmere bidrage til større udbredelse i befolkningen, så også de, der ikke ellers kan se deres kørselsbehov opfyldt af en elbil i dag vil kunne få dækket deres kørselsbehov af elbiler i fremtiden. Derfor er infrastruktur /offentligt tilgængelige ladeplatforme til elbiler afgørende for elbilers udbredelse og samfundets omstilling til elbiler. Og behovet for investeringer i ladeinfrastruktur vil samtidig vokse i takt med elbilernes udbredelse og stigende krav til infrastrukturen, herunder hastigheden man kan oplade sin elbil med, der vil mangedobles over de kommende år i takt med batteriernes udvikling. Infrastrukturen har også en afgørende betydning for den forbrugertryghed, der er helt afgørende for danskere omstilling til elbiler, en forbrugertryghed der har lidt meget skade siden, der blev indført afgifter på elbiler, og som skal opbygges igen. Infrastrukturen har naturligvis også en helt praktisk betydning for forlængelse af bilens radius og optankningsmulighed.

Derfor hæfter vi os særligt ved, at forholdene for opladning forringes væsentligt med aftalen efter 2020, hvor der forslås at al opladning af elbiler vil blive pålagt fuld afgift.

Konkrete bemærkninger til loven

Bemærkninger til § 4, stk. 1:

CLEVER foreslår, at den første sætning slettes *"Tilbagebetaling kan ikke finde sted for afgiftspligtig elektricitet, som forbruges til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer"*, sådan at der fortsat vil være mulighed for tilbagebetaling af elafgift ved erhvervsmæssig opladning af elbiler.

Så der i punkt 2.2.2 lovforslaget (side 12) står, at særordningen med tilbagebetaling af elafgift ned til mindstesatsen på 0,4 øre pr. kWh for erhvervsmæssig opladning af elbiler m.v. forlænges med 2 år. Herefter vil ordningen gælde til og med den 31. december 2019.

Og at den sidste del udgår: Det foreslås desuden, at der efter udløbet af den tidsbegrænsede særordning, det vil sige fra og med den 1. januar 2020, betales fuld elafgift af elektricitet til opladning af elbiler uden mulighed for tilbagebetaling af en del af afgiften, uanset om opladningen foretages privat eller erhvervsmæssigt.

CLEVER mener, der er tale om erhvervsmæssig diskrimination, når man lovgiver mod retten til tilbagebetaling af elafgiften for specifikke erhverv, som ladeoperatører, da generelle bestemmelser giver virksomheder ret til tilbagebetaling, når forbruget sker på virksomhedens regning og risiko, som beskrevet i elafgiftslovens §11.

Elafgiftslovens § 11

De generelle godtgørelsesregler i elafgiftslovens § 11 og den fortolkning som følger af praksis giver samme godtgørelsesmulighed for momsregistrerede virksomheder. En momsregistreret servicevirksomhed, hvis aktivitet er opladning af batterier til elbiler, vil derfor være omfattet af godtgørelsesordningen i elafgiftslovens § 11. En anden momsregistreret virksomhed vil også være omfattet af godtgørelsesbestemmelsen i § 11.

I nærværende lovforslag står der:

2.2.1. Gældende ret Momsregistrerede virksomheder kan som udgangspunkt få tilbagebetalt afgiften af den i virksomheden forbrugte elektricitet, jf. lov om afgift af elektricitet (herefter elafgiftsloven) § 11, stk. 1, nr. 1.

Skatterådet traf den 27. april 2010 afgørelse i en sag om elafgift af elektricitet forbrugt til opladning af batterier til elbiler (SKM.2013.71). Skatterådet fastslog ved denne afgørelse, at virksomheder, der har serviceaktiviteter med opladning af batterier til elbiler, hvor elektriciteten leveres fra virksomhedens el-leverandør eller en anden udbyder, som virksomheden samarbejder med, kan få godtgjort afgift af elektricitet forbrugt til opladning af disse batterier bortset fra 0,4 øre pr. kWh (proces).

Ved § 21 i lov nr. 1353 af 21. december 2012 indførtes en tidsbegrænset særordning, hvor det blev fastsat, at der ved erhvervsmæssig opladning af elbiler sker delvis tilbagebetaling af elafgift svarende til ordningen for elektricitet anvendt til proces, uanset hvor og under hvilke betingelser opladningen af batterierne til elbiler finder sted. Det betyder, at der for erhvervsmæssig opladning af elbiler netto betales en elafgift på 0,4 øre pr. kWh, svarende til mindsteafgiften fastsat i energibeskatningsdirektivet (Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet). Ordningen er efterfølgende blevet forlænget og gælder til og med den 31. december 2017.

Med det konkrete forslag om, at der indføres almindelig elafgift (husholdningssatsen) for al opladning af elbiler både erhvervsmæssig og privat, lovgiver man altså direkte i mod elafgiftslovens §11 – kun for et bestemt erhverv, nemlig elbilopladning, hvilket CLEVER mener er en negativ diskrimination mod dette erhverv, og det vil have konsekvenser for videre investeringer i infrastruktur.

CLEVER mener, der efter udløb af særordningen, bør kunne skelnes mellem erhvervsmæssig opladning (offentlig tilgængelige ladeplatforme) og opladning i privat regi.

Forringede vilkår for ladeoperatører og for investeringer i infrastruktur

Med den foreslående lovændring om fuld afgift fra 2020 ændres der på de vilkår, som elbiloperatører har opstillet offentlig infrastruktur under med henvisning til elafgiftslovens §11, hvor den offentlige infrastruktur var omfattet af almindelige bestemmelser og dermed ret til processtrøm.

CLEVER har allerede investeret et tre cifret millionbeløb i ladestandere over hele landet på baggrund af den nuværende lovgivning. Investeringer i infrastruktur (ladestationer) til elbiler er fra et økonomisk synspunkt ikke rentabel, og bliver det ikke de næste mange år, da elbilernes indtog på det danske marked udebliver. Dette gælder både den eksisterende infrastruktur, men også fremtidige investeringer i ny infrastruktur, for eksempel de store nye stationer med high power fast charging (150 kW+), som CLEVER planlægger at sætte op i Danmark til elbiler, der kan lade med tre gange højere styrke end vi kender i dag, og som passer til elbiler, der kommer på markedet fra 2018. Lovgiver man allerede nu om, at al opladning af elbiler er fuldt afgiftspligtig fra 2020 forringer man markedsvilkårene for den offentlige infrastruktur, som bliver et for dyrt alternativ til opladning fx derhjemme, og CLEVER vil være nødt til at reducere antallet af de nye store ladeanlæg, som er planlagt.

Stopper udbygningen og investeringer i infrastruktur vil det blive endnu en barriere for omstillingen til elbiler, og folk vil vælge elbilen fra til fordel for traditionelle biler.

CLEVER forventer ikke, at markedet for elbiler er modent eller konkurrencedygtigt 1. januar 2020. Med denne nye aftale vil der blive solgt yderligere 3700 elbiler frem mod 2019. Mod Danmarks 2,4 millioner biler er det svært at få øje på konsekvensen for SKAT af at ladeoperatører får en delvis godtgørelse af elafgift for elektricitet forbrugt til at lade elbiler op, som de nuværende regler foreskriver.

Energikommissionen der netop har fremlagt sin rapport peger netop på behovet for at fremme fleksibelt elforbrug og integrationen af elbiler i elnettet. Begge dele forudsætter investeringer i ladeinfrastrukturen for elbiler, som det også forudsættes sker af markedet aktører. Investeringer som udebliver med væsentligere ringere forhold, som også betyder, at de forudsætninger Energikommissionen har lagt sine anbefalinger til grund for vil også ændre sig.

CLEVERs anbefalinger

CLEVER anbefaler, at forlænge den midlertidige særordning i to år, og tage stilling til ordningen igen i 2019, baseret på markedsforhold på det tidspunkt, så der aftales at;

- Særreglen vedr. erhvervmæssig opladning af elbiler til den lave processats på 0,4 øre pr kWh forlænges generelt for alle køretøjer i 2 år til og med 2019.
- Og slette: Fra 1. januar 2020 indføres almindelig elafgift (husholdningssatsen) for al opladning af elbiler både erhvervmæssig og privat.

CLEVER står til rådighed for yderligere information.

Med venlig hilsen

Casper Kirketerp-Møller
Adm. direktør, CLEVER A/S

Thomas Thorninger

Fra: Lasse Jesper Pedersen <lasse@dn.dk>
Sendt: 1. maj 2017 11:31
Til: Thomas Thorninger; JP-Lovgivning og Økonomi
Cc: Ella Maria Bisschop-Larsen; Kasper Pihl Møller; Tine Gjerløv
Emne: SV: Høring af forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet m.v. - høringsfrist 3. maj

Kategorier: Motor

Vedr. høring om forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift på elektricitet mv.

Til Skatteministeriet

For omtrent et år siden udkom Klimarådet med analysen "*Afgifter der forandrer – forslag til klimavenlige afgiftsomlægninger*", hvori det blev slået fast, at hvis den danske transportsektor skal leve op til EU's krav i 2030, vil det være nødvendigt med omkring 1 million elbiler, hvis mængden af drivhusgasser skal reduceres med 40 procent i forhold til 2005. Tallet er stort og bør give anledning til overvejelser omkring opgavens størrelse.

Danmarks Naturfredningsforening er i udgangspunktet meget tilfredse med, at man har lyttet til Klimarådets anbefalinger, ved bl.a. at indføre et fradrag i grundlaget for registreringsafgiften på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet (dog højst 45 kWh), for elbiler og opladningshybridbiler i årene 2017-2021.

Frdraget kan formegentligt ikke stå alene, hvis man skal nå én mio. elbiler på vejene inden 2030 og dermed opfylde målet fra EU om reduktion af drivhusgasser fra den såkaldte ikke-kvotesektor, hvor transporten sammen med landbruget udgør størstedelen. Det er helt nødvendigt, at der løbende gøres status, for at vurdere om udviklingen forløber planmæssigt, og for at vurdere hvor der i eventuelt også skal sættes yderligere ind. At indfasningen af de almindelige afgifter udskydes, indtil et måltal på 5.000 nyregistrerede elbiler (opgjort fra 1. januar 2016, dog senest 1. januar 2019), virker imidlertid ubetydeligt, og som en dråbe i havet set i den store sammenhæng.

Bedste hilsner,
Lasse Jesper Pedersen

.....
Klima- og Energipolitisk Rådgiver

Danmarks Naturfredningsforening
Masnedøgade 20, 2100 København Ø
Mobiltelefon: 31 19 32 34

.....
DN omstilling: 39 17 40 00, dn@dn.dk





Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Fremsendt pr. e-mail: lovgivningogoekonomi@skm.dk; cc
tth@skm.dk

Taastrup, den 28. april 2017

Vedr. sags 2017-2152; Høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændsstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love.

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovennævnte forslag i høring.

Dansk Bilbrancheråd er af den klare opfattelse, at der IGEN er tale om en lappeløsning på registreringsafgiftsområdet for køretøjet. Det bliver til stadighed påpeget fra flere sider, at bilbranchen kræver en fuldstændig sanering og omlægning af afgiftssystemet.

Dansk Bilbrancheråd skal derudover påpege det uhensigtsmæssige i, at folketinget fortsat diskriminerer visse brændselsformer fremfor at lade markedet og de almindelige markeds kræfter styre udbud og efterspørgsel. Igen forfordes én brændselsform fremfor de øvrige, hvilket er klart med til at skævvride markedet.

Derudover har Dansk Bilbrancheråd ingen bemærkninger.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd

Erik S. Rasmussen
Direktør, advokat
Tlf: 40 41 43 99 - esr@dbr.dk

Dok. ansvarlig: SJA
Sekretær:
Sagsnr: s2015-712
Doknr: d2017-6484-17.0
28-04-2017

Høringssvar på forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love”

Skatteministeriet har den 26. april 2017 sendt udkast til Høringssvar på forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love” i høring. Dansk Elbil Alliance takker for muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

Generelle bemærkninger - God og nødvendig aftale

Dansk Elbil Alliance skal indledningsvist kvittere for, at der nu tages initiativ til at udskyde indfasningen af registreringsafgift for elbiler og at der desuden indføres nye fradrag i registreringsafgiften, som mindsker den negative effekt af en værdibaseret registreringsafgift for elbiler. Også forlængelsen af fritagelse for elafgift for elbiler til udgangen af 2019 og for elbusser til udgangen af 2023 er et vigtigt skridt i retning af elektrificering af transporten.

Udskydelse af indfasningen af værdibaserede afgifter på elbiler løser dog ikke de grundlæggende problemer i registreringsafgiften, som blandt andet betyder, at elbiler og anden ny grøn teknologi samt sikkerhedsudstyr bliver relativt dyrere i Danmark end i andre lande.

Det foreslås derfor, at der i lovforslaget indarbejdes et afsnit om, at der snarest muligt, og inden udgangen af 2018, gennemføres en uafhængig samlet analyse af indretningen af bilafgiftssystemet. Analysen skal komme med anbefalinger til, hvordan bilbeskatningen bedst muligt kan understøtte realiseringen af samfundsmæssige målsætninger for transportområdet, herunder trafik-sikkerhedsmæssige og miljø- og klimamæssige mål. Det bør i den forbindelse belyses, hvordan registreringsafgiften kan omlægges til tekniske kriterier frem for at være baseret på bilens værdi.

Der er bred enighed om, at bilafgiftssystemet i dag langt fra er indrettet optimalt til at fremme de hensyn til trafiksikkerhed, miljø, klima og samfundsøkonomi, som afgifterne ideelt set burde understøtte.

Transportsektoren står for over 1/3 af CO₂-udledningen fra det endelige energiforbrug i Danmark og andelen er voksende. Personbilerne bidrager med omkring halvdelen. Trods et stort salg

af relativt energiøkonomiske biler siden 2007 er der ikke sket en reduktion i biltransportens samlede udledning i løbet af de seneste år, jf. eksempelvis Klimarådets rapport ”Afgifter der forandrer” fra juni 2016. Den aktuelle justering af registreringsafgiften retter ikke op på dette.

Specifikke bemærkninger til § 1, stk. 2 vedr. opgørelse af batteriets størrelse

Dansk Elbil Alliance bemærker, at der på side 29 i lovforslaget er beskrevet en metode til opgørelse af batteriets størrelse, som bygger på oplysninger fra COC-dokumentet vedr. energiforbrug og rækkevidde.

Fordelen ved metoden er, at den bygger på informationer, der er let tilgængelige og veldokumenterede gennem COC-dokumentet, samt at metoden følger den metode man bruger ved beregning af fradrag og tillæg for brændstofeffektiviteten i el-, benzin- og dieslbiler. Dansk Elbil Alliance gør dog opmærksom på, at denne metode resulterer i en beregnet batterikapacitet, som afviger fra den faktiske batterikapacitet.

Alternativt vil bilimportørerne kunne indberette den faktiske størrelse af batteriet i bilerne.

Specifikke bemærkninger til § 4, stk. 1:

Dansk Elbil Alliance mener, at fritagelsen for elafgift bør gøres permanent ved erhvervsmæssig opladning af elbiler og elbusser for at gøre det økonomisk attraktivt for virksomhederne at opsætte næste generation af ladeinfrastrukturen til elbiler og elbusser.

Dansk Elbil Alliance mener derfor, at den første sætning i § 4 stk. 1 bør slettes (*”Tilbagebetaling kan ikke finde sted for afgiftspligtig elektricitet, som forbruges til lagring af energi i komponenter til fremdrift af registrerede eldrevne køretøjer”*), sådan at der fortsat vil være mulighed for tilbagebetaling af elafgift ved erhvervsmæssig opladning af elbiler.

Dansk Elbil Alliance er bekymrede for konsekvenserne af, at der allerede fra 2020 skal betales fuld elafgift ved opladning af elbiler også for opladning på offentlige ladestandere. Virksomheder, der beskæftiger sig med opladning af elektriske køretøjer, vil dermed ikke have samme mulighed for at betale den lave processats på 0,4 øre pr. kWh, som andre virksomheder har.

Virksomheder, der driver offentlig ladeinfrastruktur til elbiler har i dag investeret massivt i udbygningen af infrastruktur til elbiler i Danmark, som er en klar forudsætning for elbilens udbredelse. Disse ladestandere skal inden for 10 år have tjent sig selv hjem for virksomhederne for at blive en rentabel investering. Den høje elafgift allerede fra udgangen af 2019 på den offentlige infrastruktur vil betyde, at mange projekter og investeringer vil have endnu længere horisont på at tjene sig selv hjem og derfor vil elafgiften have som konsekvens, at der opstilles færre ladestandere.

Virksomhederne står overfor store investeringer i næste generation af ladestandere, kaldet High Power Fast Charging (HPFC), som i første omgang er 3 gange hurtigere end den hidtidige standard for hurtigladning af elbiler, og på sigt kan blive 7 gange hurtigere end den nuværende standard. Den nye standard betyder, at elbiler kan oplade nok el til at køre ca. 150 km på ti minutter og på sigt vil kunne lade el nok til at køre ca. 350 km på ti minutter. Dansk Elbil Alliance mener, at elafgiften vil betyde en udskydelse og genovervejelse af investeringer i HPFC i dansk regi og dermed forringe vilkårene for udrulning af elbiler i Danmark.

Hvis det fastholdes, at erhvervsmæssig opladning af elbiler skal undtages fra muligheden for tilbagebetaling af elafgift, så mener Dansk Elbil Alliance, at der bør vedtages en ny, lavere elafgift for el til

elbiler, så afgiften på el er lavere end afgiften på diesel målt ved energiindhold. Afgiften på diesel svarer til 27 øre pr. kWh, mens afgiften på el er 91 øre pr. kWh. Dansk Elbil Alliance foreslår derfor, at der fastsættes en særlig elafgift for el brugt til opladning af elbiler på 20 øre pr. kWh.

Specifikke bemærkning – fritagelse fra elafgift for el til opladning af elbusser i 6 år

Af skatteministerens svar på spørgsmål nr. 496 af 30. juni 2016 fremgår det, at regeringen kunne have valgt at gennemføre en permanent fritagelse for elafgift for elektrisk personbefordring, herunder elbusser og eltaxaer, hvorved regeringen ikke ville behøve en tidsbegrænset tilladelse fra EU-kommissionen for at kunne fritage el til elbusser fra elafgift.

Dette ville betyde, at eltaxaer også skulle fritages for elafgift, men som det fremgår af skatteministerens besvarelse af spørgsmål nr. 718 af 24. oktober 2016 ville dette kunne ske for en meget begrænset udgift.

En permanent fritagelse for elafgift er langt at foretrække for kommuner der overvejer elbusser, fordi kontraktlængen typisk er længere end 6 år, og kommunerne derfor kan risikere at skulle betale fuld elafgift i slutningen af kontraktperioden, hvis de indgår kontrakter med elbusser.

Dansk Elbil Alliance foreslår derfor, at den tidsbegrænsede fritagelse for elafgift erstattes af en permanent fritagelse for personbefordring, det vil i praksis sige for både elbusser og eltaxaer.

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

Dok. ansvarlig: AST
Sekretær:
Sagsnr: s2017-309
Doknr: d2017-6637-8.0
2. maj 2017

Dansk Energis høringssvar på forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love (sagsnr.: 2017 – 2152)

Dansk Energi takker for muligheden for at give bemærkninger til forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love, som Skatteministeriet har sendt i høring den 25. april 2017. Forslaget udmønter aftalen af 18. april 2017 mellem regeringen, Socialdemokratiet (S), Radikale Venstre (RV) om en række nye lempelser i indfasningen af afgifter for el- og brintbiler for at sikre fortsat udbredelse af elbiler og brændselscellebiler i Danmark.

Dansk Energi har længe efterlyst en ændring af indfasningen af registreringsafgiften for elbiler, der i sin nuværende udformning desværre næsten helt har stoppet efterspørgslen og dermed salget af elbiler i Danmark.

Det er derfor positivt, at der med udkastet til lovforslaget tages tilløb til at udskyde indfasningen af registreringsafgiften for elbiler, samt at dette kombineres med nye fradrag i registreringsafgiften, som mindsker den negative effekt af en værdibaseret registreringsafgift for elbiler. Også den foreslået forlængelse af fritagelse for elafgift for elbiler til udgangen af 2019 og for elbusser til udgangen af 2023 er positive tiltage.

Dansk Energi mener dog, at disse fritagelser bør gøres permanente ved erhvervsmæssig opladning, idet de midlertidige fritagelser for elafgift vil stå i vejen for opstilling af den næste generation af offentlige ladestandere, og vil være en hindring for eksempelvis kommuners indgåelse af kontrakt om befordring med elbusser, idet disse kontrakter typisk er længerevarende end seks år.

Udkastet til lovforslaget medfører, at gasbiler bliver særligt hårdt ramt af en skærpet beskatning. Dette er meget uheldigt set i lyset af, at brugen af gas i transporten, herunder anvendelse af biogas, også vil bidrage til, at transporten kan tæmme sit CO₂-udslip. Skiftet til at afgifterne for gasbiler beregnes ud fra energieffektivitet frem for CO₂-indhold er årsagen til denne skærpelse.

Dansk Energi finder det mærkværdigt og også overraskende, at en aftale og det efterfølgende udkast til lovforslag, som har udspring i, at den nuværende beskatning af elbiler er uheldig, bruges til at skærpe beskatningen af gasbiler. En eventuel ændret beskatning af gasbiler bør efter Dansk Energis opfattelse ses i sammenhæng med en senere generel omlægning af bilafgiftssystemet. Dansk Energi vil derfor opfordre til, at den foreslået ændring af beskatningen af gasbiler udgår af lovforslaget.

Det samlede bilafgiftssystem har forsat en række grundlæggende problemer. Der er bredt set enighed om, at afgiftssystemet i dag ikke er indrettet til at fremme ønskede hensyn til trafiksikkerhed, miljø, klima og samfundsøkonomi. Heller ikke med de ændringer der gennemføres med det ovenfor nævnte udkast til lovforslag.

Derfor mener Dansk Energi, at der hurtigst muligt bør gennemføres en samlet analyse af indretningen af bilafgiftssystemet, med det sigte at komme med anbefalinger til, hvordan bilbeskatningen bedst muligt kan understøtte realiseringen af samfundsmæssige målsætninger for transportområdet, herunder trafiksikkerhedsmæssige og miljø- og klimamæssige mål. Der bør i den forbindelse ses på, hvordan registreringsafgiften kan omlægges til et grundlag baseret på tekniske kriterier til at bestemme hvilken afgift, der skal betales, herunder CO₂-kriterier, som i dag eksempelvis anvendes for gasbiler.

Dansk Energi står til rådighed, hvis der er spørgsmål til ovenstående, eller hvis der er behov for uddybning eller andre input.

Med venlig hilsen
Dansk Energi



Anders Stouge
Vicedirektør

Skatteministeriet
Att: Thomas Thorninger

Dansk Gas Distribution

Sendt på e-mail til lovgivningogoekonomi@skm.dk og tth@skm.dk

www.danskgasdistribution.dk
CVR-nr. 27 21 04 06

Høringssvar til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofferbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love.

3. maj 2017

Vores ref. kmnie

Tlf. 2519 4504

Dansk Gas Distribution A/S (DGD) vurderer, at der er behov for en belysning af de miljømæssige konsekvenser af den ændrede afgiftsmæssige behandling af gasbiler i ovennævnte lovforslag i høring.

Den ændrede beregningsmetode for registreringsafgift på gasbiler indebærer, at gasbiler vil blive belastet af en højere registreringsafgift end den, der gælder for dieselversionen af samme bil. Hidtil har gasbiler været belagt med en mere lempelig registreringsafgift end dieselmotorer.

Den hidtidige beregning af registreringsafgift har baseret sig på gasbilernes CO₂-emissioner, der er lavere end dieselmotorer. Den lave CO₂-emission følger af, at naturgas og bionaturgas har et væsentligt lavere CO₂-indhold pr. GJ end diesel, og derfor er den endelige CO₂-emission lavere fra gasbiler. Gasbiler har følgelig været afgiftsmæssigt begunstiget. Begunstigelsen har nedbragt merprisen for gasbiler og muliggjort gasbiler som et grønt alternativ i eksempelvis kommunernes hjemmepleje.

Den påtænkte lovændring vil belaste gasbiler tungere end dieselmotorer. Gasmotoren er mindre udviklet end dieselmotoren og derfor mindre energieffektiv og en afgiftsbetaling efter energieffektivitet belaster følgelig gasmotoren mere end dieselmotoren.

Anvendelse af bionaturgas til transport er en effektiv vej til reducerede CO₂-emissioner i en sektor, der udgør knap 30 pct. af de samlede CO₂-emissioner i Danmark.

En anvendelse af bionaturgas til transport via gasdistributionsnettet fjerner CO₂-emissionen helt fra transporten og bidrager til en effektiv opfyldelse af krav i VE-direktivet om 10 pct. vedvarende energi i brændstof til transport i 2020. Bionaturgas er et anden generationsbrændsel og tæller dobbelt ind i opfyldelsen af 10 pct. kravet.

Vores ref. krnie

Som DGD ser det, er der behov for en forbedring og ikke en forværring af de økonomiske rammebetingelser for anvendelse af bionaturgas i transportsektoren – ellers forudser vi, at det vil være meget vanskeligt at nå målet om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020.

I dag er der med de nuværende rammebetingelser sket en vis udbredelse af gaskøretøjer først og fremmest i den kollektive trafik og til renovationskøretøjer drevet af kommuners miljøambitioner og vilje til at betale en merpris for en miljøvenlig transportløsning. Kommunerne kører på certificeret biogas distribueret via gasdistributionsnettet.

Der er i dag en mindre udbredelse af gasvarebiler og gaspersonbiler hos kommuner og andre aktører, der har høj opmærksomhed på miljøbelastningen fra deres transportaktiviteter og en vilje til at betale en vis merpris. DGD forventer, at en videre udbredelse af disse køretøjer stopper, hvis lovforslaget gennemføres. Det vil isolere gassens indtrængen i transportsektoren til nicher indenfor den tunge transport og have den afledte betydning, at rentabiliteten for gasfyldestationer reduceres, og at det derfor bliver mindre attraktivt at opstille nye gasfyldestationer.

De nuværende rammebetingelser for anvendelse af bionaturgas til personbiler, varebiler og tung transport er allerede i dag utilstrækkelige og udbredelsen er derfor hidtil kun sket hos aktører med ambitioner om CO₂-neutralitet i deres transportarbejde.

Der er behov for en videre udbredelse af bionaturgas i transportsektoren med henblik på at indfri Danmarks forpligtelse til en VE-andel på 10 pct. af transportenergiforbruget i 2020. Derfor bør de økonomiske rammebetingelser for bionaturgas til transport forbedres. I stedet forringes betingelserne for anvendelse af bionaturgas i person- og varebiler med det foreliggende lovforslag.

Forslaget til lovændring indebærer en uheldig afgiftsmæssig behandling af gasbilen, der er det grønne alternativ til diesel- og benzinbilen.

Hvis lovforslaget gennemføres er der behov at gennemføre yderligere modsatrettede tiltag, som forbedrer økonomien i brug af gaskøretøjer.

Med venlig hilsen
Dansk Gas Distribution

Kristian Nielsen



Sendt pr. e-mail:
lovgivningogoeкономи@skm.dk
og
tth@skm.dk
Side 1 af 3

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Hørsholm, 2. maj 2017
433-30, PGK/crp

**Høringssvar til forslag om lov om ændring af registreringsafgiftsloven m.m.
(del med ændring af beregning af brændstofforbrug for gasdrevne biler og
gasdrevne pluginhybridbiler)**

Dansk Gasteknisk Center a/s (DGC) skal hermed på de følgende sider afgive høringssvar til de fremsatte lovændringer, for så vidt angår de andele af loven, der omhandler ændring af beregning af brændstofforbrug for gasdrevne biler og pluginhybridbiler.

Såfremt der er spørgsmål eller ønsker om uddybning af DGC's høringssvar, er I velkomne til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen
DANSK GASTEKNISK CENTER a/s

Per G. Kristensen

DGC's høringssvar til lovforslag om ændring af beregning af brændstofforbrug for gasdrevne biler

Dansk Gasteknisk Center a/s har følgende kommentarer til lovforslaget:

Muligheden for gasbiler, herunder biogasbiler

DGC finder det mærkværdigt, at et samlet lovforslag, der sigter på at mindske brugen af fossile brændsler og fremme brugen af alternative brændsler, herunder elbiler, med den ene hånd fremmer nævnte elbiler, som har betydelig CO₂-emission, og med den anden hånd stort set udelukker, at biogas kan komme til at spille nogen rolle i transportsektoren, selvom biogas er 100 % CO₂-neutralt.

Forslaget vil markant forøge omkostningen (registreringsafgift og grøn ejerafgift) for en biogasbil, og dette vil i høj grad forhindre en udvikling af CO₂-neutral transport. De ekstraomkostninger, biogasbiler har til primært gastanke, vil sammen med de øgede afgifter efter forslagets gennemførelse gøre gasbiler markant dyrere i forhold til benzin- og dieslbiler.

De seneste analyser på transportområdet viser, at biogas er en af de måder, Danmark på en priseffektiv måde kan imødekomme nogle af de udfordringer, vi står over for i transportsektoren. [Se rapporten om scenarier for grøn transport (http://www.ea-energianalyse.dk/projects-danish/1459_scenarier_for_groen_transport.html) udarbejdet af Ea Energianalyse a/s, nov. 2015].

På samme vis er biogasproduktion en af de få tilgængelige måder at reducere landbrugets klimabelastning på – ud over en væsentlig reduktion i landbrugsproduktionen, især i husdyrholdet.

DGC skal således opfordre til, at klimaperspektivet tilgodeses i lovgivningen, således at nogle af de få og oplagte muligheder, Danmark har inden for den ikke-kvotebelagte sektor, ikke på forhånd dømmes ude på grund af afgiftsstrukturen.

Dette kan eventuelt gøres ved i en årrække (til der er afklaring af, hvilke tiltag der tages i den ikke-kvotebelagte sektor) at søge dispensation for gasdrevne køretøjer, eller ved i lighed med brintbiler helt at afgiftsfritage biogasbiler. Hverken brintbiler eller biogasbiler udleder CO₂, hvis brinten vel at mærke alene er fra fx vind.

Brændslets CO₂-faktor må tages i betragtning

Den valgte afgiftsmodel, hvor der alene fokuseres på den effektivitet, hvormed brændslet anvendes, afspejler ikke de samlede miljømæssige effekter. Sammenligningen er god, så længe der benyttes nogenlunde ens fossile brændsler, men den giver ikke mening i forhold til miljøeffekten af fx elbiler og brintbiler, hvor det afgørende er, hvilken oprindelse den el eller brint, der benyttes, har (el/brint fra vind eller kul). Ligeledes er modellen ikke god i forhold til brug af blandingsbrændsler eller biodiesel.

En gasbil, der benytter naturgas, udleder ca. 57 kg CO₂ for hver GJ brændsel, der anvendes, mens en dieselbil udleder omkring 74 kg CO₂/GJ. En bil, der benytter biogas, har en CO₂-emissionsfaktor på 0 kg CO₂/GJ.

Forskellen på emissionsfaktoren mellem diesel og naturgas som brændsel gør, at en naturgasbil kan have en lavere virkningsgrad end en dieselbil og samtidig have en væsentlig lavere emission af CO₂. **Eksempel:** Hvis en tænkt dieselbil udnytter brændslet med en effektivitet på 40 %, vil en naturgasbil, der benytter brændslet med en effektivitet på 30,8 %, udlede den samme mængde CO₂ som dieselbilen pr. kørt km.

Øvrige forhold

Alternative Fuels-direktivet kræver, at staterne skal fremme brug af alternative brændsler rettet mod transportsektoren. På den baggrund må det være muligt at finde en ordning, som både kan fremme brugen af biogasbiler og samtidig være i overensstemmelse med andre EU-krav.

Til
Skatteministeriet
Nicolaj Eigtveds Gade 28
1402 København K

Vedr. Sagsnummer 2017 – 2152

Høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven mv. (udskydelse af indfasning af registreringsafgift på eldrevne køretøjer mv., midlertidigt fradrag for batterikapacitet, forlængelse af ordning med lav afgift på el til opladning af eldrevne køretøjer og særlig ordning for elbusser, ændring af beregning af brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler og nedsættelse af afgift af metanol iblandet vand).

De Danske Bilimportører har med interesse gennemgået de tilsendte høringsdokumenter og takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Vore bemærkninger angår i hovedsagen ændringsforslagene til registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven, der følger af aftalen mellem regeringen, Socialdemokratiet (S) og Radikale Venstre (RV) indgået den 18. april 2017 om justering af aftalen om de fremtidige afgiftsvilkår for elbiler (Elbilaftalen).

Vi har ingen bemærkninger til de øvrige ændringsforslag omfattet af denne høring.

Generelle bemærkninger:

Vi konstaterer, at baggrunden for Elbilaftalen er, at aftalepartnerne mener, at den gradvise indfasning af registreringsafgift for elbiler, der blev foreslået med lovforslag L61 den 21. december 2015 om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven og forskellige andre love (og indført ved lov nr. 1889 af 29. december 2015) – har sat udbredelsen af elbiler i Danmark i stå.

Opbremsningen tilskrives konkret en for hurtig indfasning af registreringsafgiften, hvorfor denne foreslås udskudt,

- De Danske Bilimportører er overordnet set enige i, at indfasningen af registreringsafgiften har medvirket til, at salget af elbiler er gået i stå. Vi kan derfor overordnet støtte den foreslåede udskydelse af indfasningen af registreringsafgiften for elbiler mv.
- Vi mener dog også, at Elbilaftalen må anses for at være en kortsigtet "nødløsning", der i hovedsagen skyldes en u hensigtsmæssig værdibaseret registreringsafgift.

Eftersom salget af "almindelige" elbiler - bortset fra elbiler i luksusklassen - allerede før indfasningen af afgift lå på et meget beskedent niveau, har indfasningen primært haft indflydelse på salget af netop luksus elbiler. Disse udgjorde i 2015 (inden indfasningen) næsten 90% af elbilsalget til private – og næsten 65% af det samlede salg af elbiler.

Når det handler om salget af mere almindelige elbiler til private må det beskedne salg både før og efter indfasningen af afgift ses i en bredere sammenhæng.

Derfor ser vi overordnet hverken den eksisterende lov nr. 1889 af 29. december 2015 eller den aktuelle Elbilaftale om at udskyde indfasningen af afgifter på elbiler som en varig og bæredygtig løsning med henblik på at fremme salget af elbiler – eller andre miljøvenlige teknologier i biler – i den danske bilpark.

Desværre bidrager elbilaftalen yderligere til den "zig-zag-kurs" for de danske bilafgifter, der er en indbygget konsekvens af, at registreringsafgiften hviler på et værdiprincip fremfor på objektive tekniske kriterier.

Så længe registreringsafgiften hviler på dette værdiprincip kan det desværre forudses, at der fremover uafsladeligt vil opstå behov for ændringer i afgifterne som følge af utilsigtede effekter på udbredelsen af både nye miljøteknologier og sikkerhedsudstyr i biler. Vi tror, at dette i sig selv kan virke hæmmende på begge dele.

I forhold til elbilaftalens enkelte dele har De Danske Bilimportører følgende bemærkninger:

Vedr. fradrag for batterikapacitet (Lovforslagets § 1, nr. 2 og 4.):

- De Danske Bilimportører kan overordnet bakke op om ideen med at indføre et fradrag baseret på batteriets kapacitet, men vi stiller os kritiske overfor den foreslåede metode til fastsættelse af kapaciteten ($\text{elforbrug i kWh/km} \times \text{rækkevidde i km} = \text{kapacitet}$).

Det er i forvejen problematisk, at der i den nuværende registreringsafgiftslov er indført særlige tal for brændstofforbrug. Vi finder det ligeledes problematisk, hvis der nu også indføres særlige tal for batterikapaciteten i både elbiler og plug-in hybridbiler. Der er således tale om tal, der afviger fra de, der i øvrigt er tilgængelige for forbrugerne, og som anvendes i resten af EU.

De nominelle fabrikstal for batterikapacitet hører – modsat den foreslåede beregnede kapacitet – til den almindelige tekniske information for både elbiler og plug-in hybridbiler i forbindelse med markedsføring.

Den nominelle kapacitet på batteriet står ikke til diskussion. Den indgår f.eks. ofte som en del af modelbetegnelsen for disse biler, og indikerer kapaciteten uafhængigt af bilernes specifikke øvrige egenskaber. Det er samtidig denne nominelle kapacitet, som forbrugerne har nemmest ved at forholde sig til.

Den foreslåede model til beregning af batterikapaciteten er derimod baseret på flere estimerede variable, der resulterer i forskellig beregnet kapacitet for identiske batterier.

Forslaget om en beregnet batterikapacitet har således som konsekvens, at helt identiske batterier tildeles forskellig batterikapacitet afhængigt af hvilke biler, de er monteret i. Det kan måske fra en umiddelbar betragtning synes rimeligt, idet forskelle i bilernes tekniske udnyttelse af batterikapaciteten dermed belønnes, men det er u hensigtsmæssigt. (Se uddybning nedenfor).

Med den foreslåede beregningsmetode til beregning af batterikapaciteten vil der nu optræde et andet hidtil ukendt tal, som forbrugerne dermed også skal forholde sig til. Vi tror dette vil bidrage til forvirring hos forbrugerne.

Batterikapacitet bør være en fast sammenlignelig faktor:

Batterikapaciteten bør behandles som en konstant og direkte sammenlignelig faktor. At opgøre batterikapaciteten med den foreslåede beregningsmetode svarer til at opgøre tankkapaciteten på en benzinbil ud fra rækkevidde og forbrug i km/liter. Det finder vi u hensigtsmæssigt.

Den nominelle batterikapacitet kan i øvrigt anses som et væsentligt udtryk for bilernes kapacitet som lagringsmedium for strøm fra elnettet og dermed som et element, der bidrager til udnyttelsen af bl.a. den vedvarende energi mv.

- Batterikapaciteten bør derfor være en fast sammenlignelig faktor på tværs af biler.

Den foreslåede beregning behandler ens batterier forskelligt:

Vi kan vi med udgangspunkt i konkrete biler, der markedsføres i Danmark, konstatere, at batterikapaciteten for plug-in hybridbiler systematisk undervurderes i kraft af den foreslåede beregningsmetode sammenlignet med batterikapaciteten i rene elbiler.

Forskellen skyldes en række forskellige varierende faktorer, der kan henføres til den måde driftsbatterierne udnyttes i henholdsvis rene elbiler og i plug-in hybridbiler. F.eks. benyttes driftsbatteriet ofte som startmotor til forbrændingsmotoren i en plug-in hybridbil, hvilket i sig selv giver disse en lavere beregnet kapacitet sammenlignet med elbilerne. Dette er blot én af flere variable faktorer, der kan påvirke den beregnede batterikapacitet.

Ifølge vore beregninger kan forslagets beregningsmetode resultere i en batterikapacitet, der ligger på 30 – 50 % lavere end den nominelle for plug-in hybridbiler. Den beregnede kapacitet afviger også fra den nominelle for elbiler, men afvigelsen er noget mindre og giver typisk en lidt højere beregnet kapacitet.

Dermed tildeles plug-in hybridbiler systematisk et lavere batterifradrag end elbilerne, selvom de i forvejen er mere afgiftsbelastet end disse. Vi mener ikke dette stemmer overens med den "ligestilling" mellem elbiler og plug-in hybridbilers elforbrug, som man angiveligt ville indføre ved at lægge elforbruget oven i plug-in hybridbilernes officielle brændstofforbrug jf. COC-dokumentet.

- Selvom nogle elbiler vinder og plug-in hybridbiler taber mener vi, at den foreslåede beregningsmetode er uhensigtsmæssig. Batterikapaciteten bør behandles ens for alle biler.

Den faktiske nominelle batterikapacitet kan desuden uden væsentlige administrative omkostninger oplyses af bilimportørerne / fabrikanten til brug for beregningen af registreringsafgiften. Det er således ikke et praktisk argument for den foreslåede beregningsmetode baseret kWh/km X rækkevidde i km på el, at disse tal figurerer på COC-dokumentet.

Indførelsen af WLTP komplicerer beregningen:

Anvendelsen af elforbruget målt i kWh/km og rækkevidden i km på el til beregning af batterikapaciteten risikerer desuden generelt at gøre afgiftsberegningen uforudsigelig og kompliceret som følge af indførelsen af den nye testmetode til fastsættelse af brændstofforbruget for biler – kaldet WLTP ("World-harmonized Light Vehicle Test Procedure").

WLTP indføres for nye biltyper fra 1. september 2017 og for alle nyregistrerede biler fra 1. september 2018. (Personbiler).

WLTP indebærer at fastsættelsen af brændstofforbruget for biler fremover påvirkes af en række yderligere faktorer afhængigt af konfigurationen for de enkelte biler – f.eks. som følge af dækmontering og andet udstyr. Disse faktorer vil som udgangspunkt ligeledes få betydning for elforbruget i kWh/km og den målte rækkevidde på el.

Derved kompliceres beregningen af batterikapaciteten med den foreslåede beregningsmetode tilsvarende, og det bliver mere kompliceret at forudsige og beregne de afgifts- og pris-mæssige konsekvenser af batterifradraget, end hvis fradraget fastsættes ud fra den faste nominelle kapacitet.

- De Danske Bilimportører anbefaler derfor, at et evt. fradrag for batterikapaciteten baseres på den nominelle batterikapacitet som oplyst af fabrikanten, hvilket udtrykker den faktiske mængde af elektrisk energi, der kan lagres i batteriet.
- Konkret foreslår vi, at det til lovforslagets § 1, nr. 2 og 4 præciseres, at batterikapaciteten defineres som den faktiske nominelle, bruttokapacitet for driftsbatteriet som oplyst af fabrikanten eller dennes repræsentant.

Det kan fortsat lægges til grund, at officielle oplysninger om batterikapaciteten for de enkelte, nye bilmodeller vil kunne leveres af bilimportørerne i forbindelse med den eksisterende procedure for standardprisanmeldelser i Køretøjsregisteret (jf. bemærkningerne til forslagets enkelt bestemmelser, § 1, nr. 2).

Vedr. ændring af beregning af brændstofforbrug for gasbiler (Lovforslagets § 2, nr. 2-4):

Med Elbilaftalen foreslås det, at beregningen af brændstofforbruget for gasbiler ændres, så fastsættelsen af et brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler ikke længere baseres på bilens CO₂-udledning. Fastsættelsen foreslås i stedet baseret på bilens energieffektivitet med udgangspunkt i bilens forbrug af natur- og biogas i kubikmeter.

Det fremgår, at ændringen af beregningsmetoden er "nødvendig" for at sikre ligebehandling og overensstemmelse med EU-retten. Det er angiveligt ikke i overensstemmelse med "afgifts-systemets logik", at beregningen af registreringsafgift for gasbiler baseres på CO₂-udledning, mens afgiftsberegningen for andre biler sker på baggrund af energieffektivitet.

Vi tager forbehold overfor Skatteministeriets vurdering af nødvendigheden at ændre beregningen af brændstofforbruget for gasbiler af hensyn til EU-retten set i lyset af de miljømæssige gevinster ved disse biler – og set i lyset af, at den eksisterende beregningsmetode (så vidt vi er orienteret) ikke tidligere har givet anledning til kritik fra EU-kommissionen.

Betydelig merafgift på gasbiler:

De Danske Bilimportører konstaterer, at den foreslåede beregningsmetode i væsentlig grad forringer det beregnede forbrug for gasbiler sammenlignet med den eksisterende beregningsmetode baseret på CO₂-udledningen.

Ifølge vore beregninger vil registreringsafgiften på en (konkret) lille gasbil kunne stige med 49.200 kr. som følge af den foreslåede ændring af metoden for beregning af brændstofforbruget. (Der er tale om en gasbil med en listepriis, der starter ved 130.000 kr.).

Det beregnede brændstofforbrug for den konkrete bil falder således fra 32,3 km/liter i dag til 20,0 km/liter med den foreslåede beregningsmetode.

- De Danske Bilimportører finder en så voldsom ændring af afgiftsniveauet for gasbiler alene som følge af en ændret beregningsmetode for helt uacceptabel.

Selvom salget af gasbiler i Danmark foreløbig er beskedent, er det vores vurdering, at den foreslåede ændring af beregningsmetoden for gasbilers brændstofforbrug effektivt vil sætte en stopper for udbredelsen af gasbiler i Danmark. Vi anser dette for en meget uheldig konsekvens især i betragtning af, at bl.a. flere offentlige myndigheder er begyndt at vise interesse for gasbiler.

Negativ miljøeffekt:

Eftersom det er almindeligt anerkendt, at gasbiler rummer håndgribelige miljømæssige gevinster i form af lavere CO₂-udledninger, lavere udledninger af partikler og NO_x samt mindre støj sammenlignet med f.eks. dieslbiler, vil ændringen have negative miljømæssige virkninger.

Vi tror ikke, at hverken disse afgiftsmæssige eller miljømæssige effekter kan have været hensigten med indgåelsen af elbilaftalen.

- De Danske Bilimportører finder forslaget til ændring af beregningen af brændstofforbruget for gasbiler uacceptabelt - både ud fra en miljømæssig og en afgiftsmæssig betragtning.
- Vi foreslår derfor, at den foreslåede beregningsmetode tages ud af forslaget.

Behov for indfasning af merafgift for gasbiler:

Det fremføres i lovforslaget, at gasbiler med den ændrede beregningsmetode sidestilles med øvrige biltyper (jf. lovforslagets almindelige bemærkninger, afsnit 1.1) – samt at ændringen er nødvendig af hensyn til EU-retten.

I givet fald bør ligestillingen også gælde de afgiftsmæssige konsekvenser af Elbilaftalen. Det er uacceptabelt, at kun afgifterne for elbiler og merafgifterne for plug-in hybridbiler indføres, mens en betydelig merafgift for gasbiler tænkes indført med fuld virkning fra 1. januar 2018.

Eftersom gasbiler pålægges en betydelig merafgift, alene som følge af en ændret beregningsmetode for fastlæggelse af brændstofforbruget, bør denne merafgift omfattes af den tilsvarende indfasning, der gælder for afgiften på elbiler og merafgiften på plug-in hybridbiler – såfremt den nye beregningsmetode fastholdes.


Vi bemærker, at ikrafttrædelsen for så vidt angår gasbilerne sker med virkning fra 1. januar 2018 jf. lovforslagets § 7, stk. 4. Jf. lovforslaget § 7, stk. 5 fremgår det endvidere, at den ændrede beregning for gasbiler ikke har virkning for biler, der er anmeldt til registrering senest den 31. december 2017. For disse biler vil brændstofforbruget blive opgjort efter den hidtidige metode.

- Uanset dette anbefaler De Danske Bilimportører, at en indfasning sker på lige vilkår for gasbiler som for de øvrige biler under Elbilaftalen. Dette indebærer, at indfasningen af merafgift bør ske over en tilsvarende tidshorisont (5 år), og at indfasningsperioden forskydes under hensyn til den nye beregningsmetodes virkning fra 1. januar 2018.

Konklusion

Under passende hensyntagen til de ovennævnte forslag til ændringer kan De Danske Bilimportører samlet set støtte Elbilaftalen og forslaget til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven mv.

Med venlig hilsen



Gunni Mikkelsen
Adm. Direktør
De Danske Bilimportører

Tlf.: 31 36 10 41 (direkte)
e-mail: gmi@bilimp.dk

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

[lovgivningogoeconomy@skm.dk](mailto:lovgivningogoeкономи@skm.dk)

tth@skm.dk

Høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven m.fl., sagsnummer 2017 – 2152

Skatteministeriet har den 25. april 2017 (j. nr. 2017 – 2152) udbedt sig Dansk Industri og Bilbranchens bemærkninger til lovdraft om en ændring af registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Udskydelse af indfasning af registreringsafgift på eldrevne køretøjer m.v.)

Indledningsvis bemærker vi at det nu er tolvte gang siden 1988, at man laver særlige regler for elbiler. Denne stop-and-go politik sender et signal om, at elbiler er noget specielt og eksotisk, der skal behandles særskilt. Og så længe, man gør det, afskrækker det forbrugere og investorer fra at tage elbilerne til sig. I stedet bør partierne finde sammen om en egentlig omlægning af registreringsafgiften til en teknisk baseret afgift. Det vil side- stille alle teknologier og sende et fremtidssikret signal om, at man roligt kan købe og investere i elbiler.

Vi er i DI og Bilbranchen enige i, at en afgiftsomlægning kan suppleres med yderligere initiativer for at sikre et højt salg af elbiler. Det gælder eksempelvis i forhold til at sikre at selve drivmidlet – elektriciteten – ikke beskattes hårdere end eksempelvis diesel eller benzin. En ændret firmabilbeskatning til gavn for miljørigtige biler, kunne også være en mulighed. Men det ændrer ikke ved, at særbehandlingen af elbilerne i registreringsafgiften er det altoverskyggende problem.

Bilbranchen fremlagde i 2016 i samarbejde med FDM og De danske Bilimportører et fælles udspil til, hvordan den danske registreringsafgift kan lægges om. Udspillet illustrerer hvordan den værdibaserede afgift på biler i Danmark i praksis straffer udbredelsen af ny teknologi på de danske veje til skade for både trafiksikkerhed og miljø, og anviser principper for hvordan en fremtidssikret og teknologineutral bilbeskatning kan realiseres.

Til § 1 bemærkes følgende:

Som DI og Bilbranchen forudsagde i vort høringssvar til L61 i 2015 om indfasning af registreringsafgift på elbiler, var det daværende lovforslags provenumæssige konsekvenser baseret på en usikker – og viser det sig nu – forkert forventning om en tredobling af det fremtidige elbilsalg i Danmark i perioden 2016-2019.




Den oprindelige elbilaftale var således som DI og Bilbranchen anførte i vort høringssvar overfinansieret fra start, ligesom det nu står klart, at antagelsen om, at finansieringsbehovet i løbet af perioden skulle vokse, ikke kommer holder stik. DI og Bilbranchen må beklage, at man i 2015 på forkert grundlag fjernede den skematiske værdiansættelse af brugte biler med en alder under 1 år, med store negative konsekvenser for branchen til følge. Derfor er DI og Bilbranchen tilfreds med, at der er ikke er indarbejde yderligere finansieringstiltag i lovforslaget.

Parterne bag tillægsaftalen til aftalen fra 9. oktober 2015 er enige om, at der fortsat skal ske udbredelse af nye grønne motorteknologier i Danmark. Forslaget løser imidlertid på ingen måde de eksisterende problemer forbundet med en værdibaseret afgift. Lovforslaget vil samlet set forværre et afgiftssystem, som i forvejen er dybt problematisk for alle parter. En fastholdelse af det værdibaserede afgiftssystem indebærer således en videreførelse og forøgelse af de administrative byrder og den økonomiske usikkerhed, som lægger hindringer i vejen for branchen.

DI og Bilbranchen finder, at det er meget kortsigtet at lave endnu en lappeløsning af den nuværende model for registreringsafgiften, og at den bedste løsning vil være, at gøre op med den værdibaserede afgift og omlægge den til en løbende teknisk baseret afgift. En teknisk bilafgift vil i højere grad kunne indrettes til at fremme salget af sikre biler med lav miljøpåvirkning og højt niveau af sikkerhedsudstyr. En teknisk bilafgift vil tilgodese de mest miljøvenlige biler, uanset teknologi og skærpe konkurrencen mellem teknologier i stedet for som tilfældet er med registreringsafgiften i dag; baseret på bilens værdi og som dermed typisk tredobler prisen på ny sikkerhedsteknologi.

For statskassen opnås ved en sådan omlægning til en løbende afgift et mere stabilt provenu, idet årlige konjunkturudsving og pludselige forskydninger i efterspørgslen ikke vil slå igennem på samme måde, som det har været tilfældet med den eksisterende registreringsafgift.

Med venlig hilsen



Karoline H. Thomsen
Chefkonsulent, Bilbranchen – en del af DI

Thomas Thorninger

Fra: Anne Rønne Hansen
Sendt: 3. maj 2017 16:08
Til: Thomas Thorninger
Emne: VS: Høring af forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet m.v. - høringsfrist 3. maj

Fra: Jeppe Røn Hartmann [mailto:jrh@eof.dk]
Sendt: 3. maj 2017 16:07
Til: Anne Rønne Hansen <ARH@skm.dk>
Emne: SV: Høring af forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet m.v. - høringsfrist 3. maj

Kære Anne

Tak for muligheden for at komme med bemærkninger.

Energi- og olieforum tager lovforslaget til efterretning.

Vi henviser dog til Energikommisionens anbefalinger, hvoraf det fremgår: "Samtidig er der teknologier, som f.eks. elbiler, hvor teknologiudviklingen ventes at billiggøre teknologierne væsentligt på et senere tidspunkt. For disse vil en stor tidlig indsats ikke være omkostningseffektiv."

EOF er enig med Energikommisionen i, at en udskydelse af registreringsafgiften for elbiler ikke er omkostningseffektiv, idet aftalens effekt på det samlede elbilmarked ikke modsvarer omkostningerne som følge af den reducerede registreringsafgift.

Med venlig hilsen

Jeppe Røn Hartmann
Chef for analyse og politik

T: +45 3345 6512
M: +45 2148 4837
www.eof.dk



Fra: Anne Rønne Hansen [mailto:ARH@skm.dk]
Sendt: 25. april 2017 17:11
Emne: Høring af forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet m.v. - høringsfrist 3. maj

Til høringsparter

Hermed sendes vedhæftede udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love (Udskydelse af indfasning af

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
København K

03-05-2017

Dir. tlf.
+4545270713

Sendt pr. e-mail til lovgivningogoeкономи@skm.dk og tth@skm.dk

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S17-6120

Ref: DBL/

Høring over forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love (Udskydelse af indfasning af registreringsafgift på eldrevne køretøjer m.v., midlertidigt fradrag for batterikapacitet, forlængelse af ordning med lav afgift på el til opladning af eldrevne køretøjer og særlig ordning for elbusser, ændring af beregning af brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler og nedsættelse af afgift af metanol iblandet vand)

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.

FDM finder det positivt, at man fra politisk side har erkendt, at den i 2015 indførte indfasning af registreringsafgift for elbiler er sket for tidligt, idet elbilsalget er faldet markant. Nærværende forslag om bl.a. at tilbagerulle og forsinke indfasningen af registreringsafgift må ses som en nødløsning. En nødløsning som FDM tilmed vil tillade at udtrykke vores skepsis til. Forslaget vil næppe gøre en forskel på privates efterspørgsel på elbiler, og grundlæggende kan man have sine tvivl om, hvorvidt forslaget reelt vil gøre nogen større forskel elbilsalget.

Det helt grundlæggende problem er, at registreringsafgiften stadig er værdibaseret. Så længe en bils afgift baseres på bilens værdi, vil afgiften alt andet lige i praksis fungerer som en beskatning af bilers miljø og sikkerhedsegenskaber. Derfor mener FDM, at det er tid til at anvende nærværende nødløsning for elbilerne som en tænkepause, der bør munde ud i forslag til en helt ny bilafgiftsmodel i Danmark.

Sammen med DI, DI bilbranchen og De danske Bilimportører fremlagde FDM sidste år principper for hvordan en ny bilafgiftsmodel bør indrettes. Overgang til en teknisk afgift vil muliggøre at energieffektive, miljøvenlige og sikre biler kan fremmes. En løbende afgift kan gøre forbrugernes mulighed for at erhverve sig teknologisk moderne biler, som eksempelvis elbiler, bedre, da hele afgiften ikke skal lægges første dag.

Endeligt er det vigtigt politisk at erkende, at fastholdelsen af en meget højt afgiftsprovenu fra biler vil forsinke den grønne omstilling i transporten yder-

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

ligere. Hvis forbrugeren ikke skal til at bruge endnu flere penge på biler og selve bilerne stiger i pris grundet det faktum at miljø- og sikkerhedsteknologi er dyrt, så vil afgiftsdelen på den enkelte bil skulle falde. Det vil også være logisk at sænke provenuforventningen i takt med faldende eksternaliteter. I forhold til provenu skal FDM i øvrigt påpege, at L61 fra 2015 må være klart overfinansieret, da elbilsalget langt fra har nået de højder som finansieringen muliggjorde.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

3. maj 2017

Skatteministeriet
Nicolau Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att.: [lovgivningogoeconomy@skm.dk](mailto:lovgivningogoeкономи@skm.dk)

Høring af forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstof- forbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love

Skatteministeriet har den 25. april 2017 (**j. nr. 2017-2152**) udsendt ovennævnte lovforslag i høring vedr. udskydelse af indfasning af registreringsafgift på ældre køretøjer m.v., midlertidigt fradrag for batterikapacitet, forlængelse af ordning med lav afgift på el til opladning af ældre køretøjer og særlig ordning for elbusser, ændring af beregning af brændstofforbrug for gasdrevne biler og gasdrevne pluginhybridbiler og nedsættelse af afgift af metanol iblandet vand.

Biogasbranchen hilser det velkommen, at der med den politiske aftale af 18. april 2017 er taget initiativer til at fremme omstillingen af transportsektoren.

Biogasbranchen finder derimod det er helt uforståeligt og ødelæggende, at der med lovforslaget lægges op til en omlægning af afgiftsgrundlaget for gasbiler fra at være beregnet ud fra CO₂-udledning til energieffektivitet.

Det fører til en særdeles voldsom stigning i registreringsafgiften og den grønne ejerafgift, hvilket fuldstændig vil ødelægge markedet for salg af biler, der kan køre på biogas på trods af, at biogas er et særdeles effektivt redskab til at gøre transportsektoren fossiluafhængig. I EU's vinterpakke er det således slået fast, at biogas kan reducere CO₂-udledningen med over 200 pct.

For en VW Up fører forslaget således til stigninger i registreringsafgiften på 47.000 kr. og den grønne ejerafgift på 3.500 kr. svarende til en stigning på henholdsvis 140 pct. og 1.300 pct. Samlet vil afgifterne i bilens levetid stige med over 300 pct.

Denne meget forhastede ændring af beskatningsgrundlaget vil fuldstændig ødelægge markedet for gasbiler på trods af, at biogas i en overgangsperiode ville kunne supplere elbilsudbygningen og herunder specielt muliggøre omstilling af persontransporten i de områder og til de formål, hvor elbiler ikke er en mulighed. Afgiftsændringen rammer derfor geografisk meget skævt.

Biogasbranchen skal derfor kraftigt opfordre til, at ændringen af afgiftsgrundlaget for gasbiler tages ud af lovforslaget med henblik på en nærmere vurdering.

Biogasbranchen finder det således helt uforståeligt, at Danmark som et af de få lande i Europa så målrettet og voldsomt bremser en omstillingsmulighed for transportsektoren samtidig med, at andre lande tager målrettede initiativer til at fremme biogas i transportsektoren.

Og specielt fordi biogas ikke kun har en positiv klimaeffekt ved anvendelsen af biogas, men også ved produktionen af biogas bidrager til reduktion i udslippet af drivhusgasser, reduktion af belastningen af vandmiljøet med næringsstoffer, omstillingen til cirkulær økonomi gennem en dobbelt ressourceudnyttelse af affalds- og restprodukter til energi og gødning.

Biogas er således et særdeles effektivt redskab til at løse de kommende klimakrav uden for den kvotebelagte sektor ved både at reducere udslippet af drivhusgasser i landbruget og i transportsektoren.

Afslutningsvis skal anmodes om, at Foreningen Biogasbranchen optages på høringslisten. Biogasbranchen er stiftet ved sammenlægning af Foreningen for Danske Biogasanlæg og Brancheforeningen for Biogas, hvorfor disse to til gengæld kan slettes fra høringslisten.

Med venlig hilsen



Bruno Sander Nielsen

C.c.: tth@skm.dk

3. maj 2017.

Foreningen Rejsearbejdere.dk. siger tak for invitationen modtaget 25. april.2017. J.nr.2017 – 2152. Til at, afgive høringssvar i henhold til det medsendte udkast til lovforslag.

Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love.

Bemærkninger til, ovennævnte udkast til lovforslag i høring.

Vi finder at det ligningsmæssige fradrag for befordring til og fra arbejde burde hæves generelt, og i særdeleshed for befordring i egen bil, på afstande over 120 km. Især når der benyttes en eldrevet bil til befordringen.

Med venlig hilsen.

Formand i foreningen

Rejsearbejdere.dk

Hans Erik Meyer

www.Rejsearbejdere.dk

Skatteministeriet

Sendt pr. e-mail til lovgivningoekonomi@skm.dk med kopi til Thomas Thorninger - tth@skm.dk

Sagsnummer 2017-2152

02-05-2017

Sagsnr.: EMN-2017-00557

Tlf. direkte: 6225 9588

lik@naturgas.dk

Høringssvar – Lov om ændring af registreringsloven, brændstofforbrugsloven, elektricitet m.m

TILBLIVELSE, HØRINGSPARTER OG -FRIST

I modsætning til el-bilbranchen har ingen gasselskaber været inddraget i tilblivelsen af ovennævnte lovforslag endside været på høringslisten.

HMN-koncernen er beklageligvis først flere dage inde i høringsperioden på kun 8 dage blevet gjort bekendt med lovforslaget.

Når henses til, at man med lovforslaget - uden forudgående varsel bemærkes - de facto fjerner eksistensgrundlaget for bionaturgasbiler er det dybt kritisabelt, at gasselskaberne ikke har været inddraget i processen.

På vegne af HMN-koncernen skal jeg indtrængende opfordre Skatteministeriet til ikke at fremsætte lovforslaget for så vidt angår den del af forslaget, der vedrører ændringer i beregningsgrundlaget for bionaturgasbiler, førend forslagens konsekvenser er blevet belyst og alternative løsninger loyalt er blevet afdækket med involvering af relevante (kompetente) interessenter.

HENSTILLING FRA DG COMPETITION

Mange af vores kolleger i det fælleseuropæiske samarbejde blandt andre Sverige, Holland, Belgien, Tyskland, Italien arbejder hårdt for at fremme bionaturgas til transport. I flere af disse lande er det netop afgiftslettelser på køretøjer og/eller brændstof, der har været og er medvirkende til udbredelse af bionaturgas som et bæredygtigt brændstof i transportsektoren.

I forventning om at Danmark ligeledes arbejder hårdt for at fremme bionaturgas til transport har danske virksomheder, herunder HMN-koncernen investeret i etablering af bionaturgastankstationer. En forventning der har været berettiget i lyset af, ingen på noget tidspunkt har tilkendegivet at have forbehold over for bionaturgas til transport.

Det er da heller ikke kun danske virksomheder, der har haft en forventning om, at vi i Danmark arbejder for at fremme bionaturgas til transport. Der er flere kommuner, der har investeret i bionaturgasbiler, der er ideelle til blandt andet brug i hjemmeplejen, jf. nærmere nedenfor.

Det synes derfor både overilet og uovervejende, at foretage en så drastisk omlægning af afgifterne alene på baggrund af en henstilling fra DG Competition om harmonisering - uden forudgående varsel endside drøftelser med gasselskaberne.

Indtil DG Comptition har taget særskilt stilling til statsstøttegodkendelse til bionaturgas til transport, er grundlaget for lovforslagets bestemmelser, der relaterer til bionaturgasbiler ikke til stede.

For yderligere information se blandt andet følgende links:

<http://hmnaturgas.dk/presserum/pressemeddelelse/081013tankstationerbrederseg/>

<https://www.eon.dk/erhverv/gas-til-transport.html?gclid=CKOZzdCoztMCFU-Usgod2SUEvg&gclid=aw.ds&dclid=COmf99CoztMCFdKBsgodNikJDg>

<https://bioenergi.dk/senestenytt/170-biogas-tankstation-nummer-2-i-skive>

<https://gas2move.dk/nyheder/318-biogasbusser-skal-transportere-20-millioner-passagerer-i-kobenhavn>

KONSEKVENSER

Det er et faktum, at brug af bionaturgas til transport reducerer emissioner fra person- og varebiler. Ifølge Energistyrelsens analyse; *Alternative drivmidler* er bionaturgas det brændstof, der giver den største CO₂ fortrængning ved personbiltransport ¹.

Det er endvidere et faktum, at brug af bionaturgas til transport sikrer genanvendelse af lokale ressourcer og medvirker til at fastholde arbejdspladser i landdistrikterne. Se <http://www.gasbiler.info/miljoefakta>

Vedtagelsen af Lov om ændring af registreringsloven, brændstofforbrugsafgiftloven, elektricitet og forskellige andre love i sin nuværende form fjerner som allerede nævnt eksistensgrundlaget for bionaturgasbiler. Vedtagelsen vil altså være fatal for brugen af bionaturgas til transport og vil resultere i, at anvendelse af bl.a. bionaturgas til transport ophører. Og dette sker på et tidspunkt, hvor der netop er en stadig mere positiv udvikling i retning af øget bionaturgasanvendelse til transport.

Med mere end (i hvert fald) en fordobling af afgiften på bionaturgasbiler vil der ikke blive indregistreret flere bionaturgasbiler.

MANGLENDE DOKUMENTATION FRA MINISTERIETS SIDE

Høringsmaterialet eksemplificerer afgiftsændringen på forskellige typer af el-køretøjer, men der er ingen eksempler til at belyse omlægningen af afgiften på bionaturgasbiler.

Foreløbige beregninger viser at registreringsafgiften vil blive mere end fordoblet og at den samlede afgift over en 10 årig periode vil tre- (måske fire-)dobles. En sådan afgiftsstigning vil blive et endeligt i lyset af den i forvejen anstrengte økonomi for bionaturgas til transport og uundgåeligt resulterer i, at anvendelsen af bionaturgas til transport ophører.

¹ https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Analyser/alternative_drivmidler_-_rapport_3.0_2.pdf
Alternative drivmidler, Energistyrelse, 2016, side 30 fig. 21.

For yderligere information se bilag nedenfor, der viser udviklingen i afgifter for henholdsvis en VW Up og en Fiat Panda.

GRØNT ALTERNATIV

I særligt landdistrikterne hvor el-biler ikke er anvendelige pga. el-bilens begrænsede rækkevidde er bionaturgasbiler et sikkert og grønt alternativ, der er CO₂-frit.

Som allerede nævnt bruges bionaturgasbiler fx i hjemmeplejen i områder med store afstande. Brugen af bionaturgasbiler i hjemmeplejen er både miljømæssigt, teknisk og økonomisk en bæredygtig løsning. I landdistrikterne vil det blive svært at finde et bæredygtigt CO₂-frit brændsel, hvis bionaturgas til transport fravælges.

Den planlagte ændring i afgiftsstrukturen vil betyde, at bionaturgas til transport vil blive fravalgt, da bionaturgas til transport ikke længere vil være et økonomisk bæredygtigt alternativ til benzin- og dieseldrivelser.

ANBEFALING

For at sikre at den store arbejdsindsats for at fremme bionaturgas til transport anbefaler HMN-koncernen, at det eksisterende beregningsgrundlag for bionaturgasbiler opretholdes og om nødvendigt, at der ansøges om dispensation hertil - om muligt fx på samme måde som særordningen med afgiftslempelse for el til el-busser.

Det eksisterende beregningsgrundlag for bionaturgasbiler bør i hvert fald som minimum opretholdes, indtil der sker en udmøntning af VE-målene i Paris-aftalen.

HMN-koncernen bidrager naturligvis meget gerne med yderligere dokumentation, ligesom HMN-koncernen også meget gerne er behjælpelig med at formidle deltagere til en arbejdsgruppe e.a.

Henvendelse til HMN-koncernen kan ske ved kontakt til undertegnede (tel.: 25194043).

Med venlig hilsen



Lise Kirketerp-Møller
Advokat (L)
Energiplanlægning & Udvikling

Effekterne for en VW Up:

BEMÆRK afgifterne er summeret for en 10-årig periode, som er den gennemsnitlige levetid for personbiler i Danmark

VW Up	Benzin	Bionaturgas i dag	Bionaturgas efter lovforslag
Model	Move Up! 1,0 MPI BMT	Move Up! 1,0 MPI CNG BMT	
Brændstof forbrug*, Km/Nm ³	-	22,7	22,7
Emission*, g CO ₂ /km	96	82	82
Brændstofforbrug, Km/l	24,4	32,3	20,6
Basis registreringsafgift, DKK	69.344	90.548	90.548
Fradrag i registreringsafgift, DKK	-34.200	-57.800	-10.400
Netto registreringsafgift, DKK	35.144	32.748	80.148
Grundpris, DKK	76.852	97.047	97.047
Pris inkl. Reg. Afgift, DKK	111.996	129.795	177.195
Grøn ejer afgift pr halvår, DKK	310	130	1.860
Grøn Ejer afgift over 10 år, DKK	6.200	2.600	37.200
Samlede afgifter over 10 år, DKK	41.344	35.348	117.348
Samlet pris over 10 år, DKK	118.196	132.395	214.395

*Importør oplysninger

Effekterne for en Fiat Panda:

Fiat Panda	Benzin	Bionaturgas i dag	Bionaturgas efter lovforslag
Model	0,9 80 HK Twinair Turbo	0,9 80 HK Twinair Turbo CNG – Natural Power	
Brændstof forbrug*, Km/Nm ³	-	20,8	
Emission*, g CO ₂ /km	96	86	
Brændstofforbrug, Km/l	26,3	30,8	18,9
Basis registreringsafgift, DKK	66.293	91.678	91.678
Fradrag i registreringsafgift, DKK	41.200	51.200	3.600
Netto registreringsafgift, DKK	25.093	40.478	88.078
Grundpris, DKK	75.318	98.083	98.083
Pris inkl. Reg. Afgift, DKK	100.411	138.561	186.161
Grøn ejer afgift pr halvår, DKK	310	130	2.250
Grøn Ejer afgift over 10 år, DKK	6.200	2.600	45.000
Samlede afgifter over 10 år, DKK	31.293	43.078	133.078
Samlet pris over 10 år, DKK	106.611	141.161	231.161

*Importør oplysninger

Thomas Thorninger

Fra: JP-Lovgivning og Økonomi
Sendt: 1. maj 2017 12:46
Til: Thomas Thorninger
Emne: VS: Høring af forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet m.v. - høringsfrist 3. maj

Kategorier: Motor

Fra: Kontor [mailto:kontor@mff-dk.dk]
Sendt: 1. maj 2017 12:39
Til: JP-Lovgivning og Økonomi
Cc: Thomas Thorninger
Emne: SV: Høring af forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet m.v. - høringsfrist 3. maj

Høringssvar fra Motorcykel Forhandler Foreningen.

Det må være vores opfattelse at **El drevne motorcykler** også er omfattet af lovforslaget.

1. I § 2, stk. 1, nr. 14, ændres »2018« til: »2020«.

2. § 5 b affattes således:

»§ 5 b. **For eldrevne køretøjer** beregnes afgiften, jf. dog stk. 2 og 3:

Hvis dette mod forventning ikke skulle være tilfældet, bør de medtages.

Med venlig hilsen
Hugo Rasmussen
Projektkoordinator MFF
CVR: 15160470 Bank:Nordea 2340 3496747002
www.mff-dk.dk www.wrooom.dk www.sikkerpå2hjul.dk
Tlf. 36 16 08 66



Motorcykel Forhandler Foreningen er en forening af aktive motorcykelforhandlere, som i fællesskab arbejder for bedre forhold for MC folket i Danmark. Din garanti for en engageret forhandler.

Denne e-post er privat og konfidentiel og indholdet er kun bestemt for modtageren nævnt. Hvis du ved en fejl skulle modtage denne e mail, må du ikke sende den videre eller kopiere den. Venligst informer afsender og slet mailen og eventuelle tilknyttede filer fra din PC. Den konfidensialitet som mailen er omfattet af ophører ikke selv om mailen er sendt ved en fejl.

Fra: Anne Rønne Hansen [mailto:ARH@skm.dk]

Sendt: 25. april 2017 17:11

Emne: Høring af forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, lov om afgift af elektricitet m.v. - høringsfrist 3. maj

Til høringsparter

Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K
Att.: Thomas Thorninger

NGF Nature Energy
Ørbækvej 260
5220 Odense SØ
Tlf.: +45 63 15 64 15

info@natureenergy.dk
www.natureenergy.dk

Sendt til: [lovgivningogoeconomy@skm.dk](mailto:lovgivningogoeкономи@skm.dk) og thh@skm.dk

2. maj 2017

Høringssvar på Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstof-forbrugsafgiftsloven m.fl., sagsnr.: 2017-2152.

Skatteministeriet udsendte pr. 25. april 2017 ovenstående forslag i høring med frist 3. maj 2017.

Som udgangspunkt er vi forundret over den ultrakorte høringsfrist. Omend der fra ministeriets side er argumenteret for nødvendigheden af kort frist, forekommer det temmelig komprimeret – konsekvenserne af forslaget taget i betragtning.

Derudover er vi bekendt med, at elbilbranchen har været inddraget i arbejdet forud for udsendelse af lovforslaget, - modsat gasselskaberne/gasbilbranchen, der ikke har været vidende om arbejdet og heller ikke har modtaget høringsmaterialet som direkte høringspart.

Med henvisning til de vidtrækkende konsekvenser forslaget vil have for den grønne transportløsning som biogas til transport er, finder vi det yderst kritisabelt, at tæppet på den måde trækkes væk under en branche i udvikling.

Vi vil derfor gerne henstille til, at Skatteministeriet trækker punktet omkring ændring af gasbilsregistreringsafgiften ud af forslaget, indtil konsekvenserne deraf er gennemanalyseret.

Ændringsforslag:

Nature Energy foreslår, at den nuværende registreringsafgifts-beregningsmodel for gasbiler bør forlænges – eventuelt ved en dispensation i forhold til DG Comp., hvis det skønnes nødvendigt, således at der ikke på nuværende tidspunkt og på et uoplyst grundlag, sker en udelukkelse af en grøn transportteknologi. Ligesom der med de foreslåede ændringer omkring elbiler sker en udsættelse af ikrafttrædelsestidspunkter på 2-3 år i forhold til de nugældende regler, vil gasbilsændringen også med fordel kunne udsættes 2-3 år.

Forslaget er uddybet nedenfor.

Biler på biogas er grøn europæisk transport

Det fremgår af høringsmaterialet, at DG Competition har henstillet til Danmark, at der skal ske en harmonisering af beregningsgrundlaget for biler med forskellige drivmidler. Det forekommer derfor noget overilet, at der straks ændres på registreringsafgiften for gasbiler vel vidende, at det fører til en ekstraordinær stor stigning i afgiften for gas/biogasdrevne biler.

Der kan argumenteres for, at elbiler, som modsat alle andre kendte drivmidler ikke udleder CO₂ ved direkte anvendelse, skal behandles efter en anden afgiftsmodel end de øvrige kendte teknologier. Elbiler er ikke CO₂-neutrale i egentlig forstand, idet CO₂-udledningen sker ved den samlede elproduktion, og en afgiftspålægning af elbilerne må derfor set i dette lys.

Men det bør ikke ske på bekostning af andre grønne teknologier til transport, idet alle tiltag må tages i betragtning, for at de ambitiøse klimamål kan indfries.

Biogas til transport er en anerkendt teknologi i langt det meste af Europa. Flere Europæiske lande udvider i disse år infrastrukturen og forbedrer dermed mulighederne for at anvende biogas i transport. Med deres væsentlige længere rækkevidde end elbiler er gasdrevne køretøjer at foretrække over større afstande.

I Danmark har flere kommuner – med Skive og Fredericia i front – truffet beslutning om, at omlægge hjemmeplejebiler til gasbiler, idet de forholds store afstande ud til kommunens ældre medborgere vil blive en udfordring, hvis der på nuværende tidspunkt vælges elbiler. Med den varslede ændring af registreringsafgiften på gasbiler, trækkes tæppet væk under disse grønne foregangskommuner. Her vil konsekvensen forventeligt være en tilbagegang til benzin- og diesel-drevne biler, med deraf følgende forøgede udledninger.

Manglende eksempler

Der er i høringsmaterialet gennemregnet to eksempler på den økonomiske konsekvens af afgifts-omlægningen for så vidt angår den positive brugerøkonomiske omlægning af elbils-afgiften. For at sikre et reelt og gennemsigtigt beslutningsgrundlag bør der ligeledes være eksempler, der viser den tilsvarende - men negative - brugerøkonomiske konsekvens for gasbilerne.

Udmøntning af Paris-aftalen

Inden for de kommende to år skal der ske en udmøntning af VE-målene fra Paris-aftalen. I lyset af ovenstående og den kommende udmøntning af Paris-aftalen anbefaler Nature Energy, at den nuværende registreringsafgifts-beregningsmodel for gasbiler bør forlænges – eventuelt ved en dispensation i forhold til DG Comp., hvis det skønnes nødvendigt, således at der ikke på nuværende tidspunkt og på et uoplyst grundlag, sker en udelukkelse af en grøn transportteknologi.

Ligesom der med de foreslåede ændringer omkring elbiler sker en udsættelse af ikrafttrædelsestidspunkter på 2-3 år i forhold til de nugældende regler, vil gasbilsændringen også med fordel kunne udsættes 2-3 år.

Nature Energy bidrager naturligvis gerne med yderligere oplysninger og dokumentation i forhold til det videre arbejde.

Med venlig hilsen
NGF Nature Energy



Mette Hansen